Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 21 GRUDNIA. № 100 ROK 1850.

ODPOWIEDŹ

na niektóre uwagi pana H. S. umieszczone w Numerze 91 Korrespondenta, nad artykułem o Żegludze napowietrznéj.

„Do roboty—niema was,
„Do krytyki—piórek las."
K. Brodziński.

Zupełnie różne powody kierowały naszém publiczném wystąpieniem. Ponieważ pan H. S. wyraźnie sobie wyższość nad uczonymi kraju naszego przyznaje, w konkluzji swego artykułu; łatwo więc każdy zrozumiał, że zamaszyste krytyka cięcia, obok pozornych zarzutów, głównie osobistości dotykały. Szkoda tylko, że szanowny krytyk nie raczył nas bliżéj zapoznać z swém nazwiskiem, ażebyśmy wiedzieli, kto dziedzinie nauk przewodniczyć będzie? Co do mnie, jak pierwszy artykuł tak i niniejsza odpowiedź, jeśli mam wyrzec prawdę, daleką jest od wszelkiéj osobistości. Pracę moją i czas poświęciłem wrodzonéj, wzrastającéj z wiekiem skłonności, którą czułem w ówczas, kiedy jeszcze inne widoki nieprzemawiają. Gdyby nawet i teraz szło o moją osobistość tylko, wychodząc z chrześcijańskiéj zasady i wiedząc, że, »errare humanum est,« nie odpowiedziałbym wcale. Wynalezienie jednak sposobu dowolnéj żeglugi napowietrznéj, bynajmniéj nie ma na celu, jak mylnie sądzi i wyraża się szanowny recenzent, zdumienia świata, lecz niezaprzeczone, tak moralne jakoteż materjalne ogółu korzyści...

P. H. S. przyznaje: »że za pomocą skrzydeł, lub czegoś do budowy skrzydeł zbliżonego, można się wznieść w powietrze.« Gdyby recenzent poparł to mniemanie innemi, oprócz przytoczonych w moim artykule, faktami, cel mój w połowie byłby już osiągniętym.

Nieco wyżéj powiada, że: »pomysł ten nie jest wcale nowy.«— Co do pomysłu a mianowicie jego dążności, to nie nowina, jak się zaraz przekonamy. Dziwi mnie to jednak, że krytyk nieznajduje różnicy między będącym w mowie, a pomysłami dawniejszemi. Podobna definicja, skłania mnie do tego, że przytoczę krytykowi kiedy były podobne pomysły i jakie.

Że od najdawniejszych czasów zazdrościł człowiek ptakom daru latania, nieulega to żadnéj wątpliwości.—Wiarogodniejsze pomysły są następujące:

W XIII wieku Roger Bacon wynalazł machinę, w któréj człowiek siedząc, za pomocą skrzydeł, u rąk i nóg, nadawał sobie stosowne poruszenia.

Dante z Perugii w Toskanji, wsławił się rozmaitemi w tym względzie próbami, które szczęśliwie dokonane, nowego Dedala; zjednały mu imię.

W 1460 r. wzniósł się z najwyższéj wieży w Perugia, 300 stóp wysokiéj. Krążąc po nad domami, puścił się o 3 mile ku jezioru Trazimeńskiemu, które z podziwem widzów kilka razy tam i napowrót przelatywał. (*) Zbliżając się do miasta Plateforme, złamała mu się w lewém skrzydle sprężyna. Późniéj, objąwszy katedrę matematyki w Wenecji, uczył, jak machinę tę poprawić.—Wynalazek ten, może z tychże samych powodów uległ podobnemu losowi, jak pierwotny wynalazek siły pary (na lat 120 p. n. Ch. przez Herona Alexandryjskiego) i zastosowanie jéj do żeglugi, jeszcze w połowie XVI wieku w Hiszpanji, przez Blasco di Garay, które na nieszczęście, przez poradę kierowaną szkodliwém egoistów przywidzeniem, zapomnianem zostało. Piśmienne jednak dowody, znalezione w Salamańskiém archiwum, ogłoszone przez barona Cach w 1826 r. świadczą niewątpliwie o ówczasowym już wynalazku.

W przytomności Karola V. i syna jego Filipa, statek o 200 tonn, lawirował z szybkością około naszéj mili na godzinę. Dowody te jednak nie opisują składu, ani działania pary, przez co wynalazek Garaya żadnego niemiał wpływu na późniejsze odkrycie francuza Denis Papin w 1688 r.

W XVI wieku, włoch, zegarmistrz Bolovi zrobił skrzydła ze sprężyn nader zręcznie skombinowanych, któremi się puszczał z wieży w Trayes. Trzy razy przeleciał Sekwanę, aż nagły wiatr wschodni lot jego wstrzymał; mimo natężeń, spadł niebezpiecznie raniony. W roku 1745, don Francisco Gusman w Lizbonie, latał na maszynie podobnéj do ptaka, któréj skrzydłami sam poruszał.

Młody Calais w Paryżu puszczał się na dwóch skrzydłach, poruszanych za pomocą rąk i kolan. Lecz próba była nieszczęśliwą. Na przeszkodzie bowiem miał: 1) niepodobieństwo zachowania stałego położenia, 2) wcale nieodpowiedni stosunek siły człowieka do jego ciężaru. (**)

W 1808 r. Jakób Degen, zegarmistrz w Wiedniu, wznosił się wielokrotnie w powietrze. Dosięgał wysokości najprzód 54, drugą razą więcéj, trzecią razą 220 st. Jego skrzydła, składające się z prętów (w miejsce nerwów) splecionych jedwabnemi wstęgami (w miejsce piór, v. chorągiewek), miały w największéj rozciągłości stóp 22. Przy pomyślnym wietrze, 14 mil francuskich na godzinę uleciał. Za każdém poruszeniem skrzydeł (którego to poruszenia siła=156 funtów) odgarniał przeszło 131 stóp □ powietrza. W roku 1812 wzniósł się Degen w Paryżu 150 stóp nad najwyższe budowy, krążył nad całém miastem i przeszło 2 mile od miejsca wzniesienia się opuścił się zdrowo. Lecz tą razą miał mały balon aerostatyczny, sam zaś siedział w maszynie podobnéj do ptaka, rękami poruszał sprężyny kierujące skrzydłami. Przed 5cio laty, pewien doktór w Belgji puszczał się balonem z łódką, do któréj przyczepił z gumowanéj materji skrzydła, którym nadawał ruch za pomocą kół zębatych, znajdujących się po obu stronach łódki.—Francuskie i belgijskie akademie pochwaliły za-

(*) Zapewne bez pomocy balonu, gdyż pierwszy aerostat puszczony był przez Mongolfiera dopiero w 1783 r.

(**) Ptaki i w ogólności wszystkie latające istoty, z powodu odmiennego składu ich ciała i należytego zastosowania skrzydeł, w środku jego ciężkości, obu tych przeszkód nie doświadczają.

sady, na których zamierzony kierunek opierano. Próba ta jednakże, równie jak dotychczasowe, pomyślnego rezultatu nie przyniosła. O współczesnych zaś z balonami próbach tu nie wspomnę, 1) dla tego, że nie mają z moim zamiarem związku, 2) odwołuję się w tym względzie do tychże pism, przed parą miesiącami drukowanych, które pod tytułem: Historja Żeglugi napowietrznéj, takowe szczegółowo opisywały.

Niedorzeczne przez p. H. S. nazwanie »karogodnym wylęgiem wyobraźni« projektu opartego na kombinacji z poprzednich doświadczeń, które dokładnością przyrządów, oraz przez wzgląd na cel, jaki poświęceniem się ich autorów kierował, na zawsze pamiętnemi zostaną, samą tylko nieświadomością krytyka wytłomaczyć można. Zresztą, przyczynić się mogła do tego powszechna *obcomania*, czyli dowierzanie wszelkim byle za granicznym nowościom. Pan H. S. np. nieośmielił się żadnéj zrobić uwagi na zasady p. Petin, Montgéry i t. p. »bo za granicą.« Zapewne nie można u nas, równie, jak gdzieindziéj, znaleźć godnego naśladowania wzoru? Niemal każdy bowiem wynalazek niezależnie od ściślejszych nauk wpływu, początek swój prawie zawsze winien trafowi. I dla tego to nieraz dziwimy się pomysłom ludzi zkądinąd nam nieznanych.

Następnie p. H. S. wyraża się: »że zachodzi mała kwestja jak zbudować statek, skrzydła, jakiego użyć motora, w jaki sposób.« i t.d. Kończąc uwagę tém, że nie jest jego zamiarem zbijać pomysł nierozwinięty ani bronić aerostatów.« W tém miejscu należy p. H. S. rzeczywiście przyznać rację, bo nie pojął rzeczonych w moim artykule ogólników. Być może, że ich nieczytał z uwagą, bo spodziewam się, że każdy, kto mi ten zaszczyt uczynił, iż cokolwiek zwrócił uwagę, łatwo zrozumiał, że kwestje te głównie mnie zajmowały, (czego właśnie krytyka pytanie dowodzi); kolejno też każdę z nich rozbierałem. Że zaś niepodałem dokładnéj skali, z obliczeniem wzajemnego stosunku składowych części łódki, to wcale co innego. Zależy to od pewnych okoliczności, z których na teraz usprawiedliwiać się nie ma potrzeby.

Przezornością krytyka w tym razie kierowała słuszna zapewne obawa, aby ktoś, (chyba jak dziecko bez doświadczenia?) nie potrafił bez niego ocenić prawdziwéj wartości, a niezażądawszy potrzebnego objaśnienia, uwiedziony pozorną korzyścią, nie narażał na próżno swych funduszów?

Ta to właśnie przezorność p. H. S. wzniecając wątpliwość o mojém własnem rozumieniu rzeczy, zmusza mnie zapytać się go, w czém mianowicie przytoczone w moim artykule zasady są przeciwne uznanym i dowiedzionym prawdom fizyki, oraz w czém (jak się krytyk wyraża) zdradzają pierwszą jéj początków nieświadomość?

Odrzucenie balonów, już potwierdzoném zostało przez jednego ze znakomitych uczonych francuskich; p. Montgéry i t. p. Uwaga zaś moja co do aerostatów, nie była tu głównem zadaniem, lecz tylko wzmianką. Z tego przeto względu nie było potrzebne obliczanie objętości balonów, chyba w celu próżnego wykazania swojéj biegłości. Obliczenie zaś przezemnie zewnętrznego ciśnienia powietrza, (bynajmniéj niemylne) na powierzchnię 4ch balonów, stosowane co do liczby, a nie do wielkości balonów p. Petin, miało na celu wykazanie ważkości tego żywiołu, wzrastającéj w stosunku zwiększającéj się liczby balonów, czyli ich powierzchni, w skutek czego niewątpliwie zwiększają się trudności. Z méj strony jeszcze raz powtarzam, że kierunek balonami p. Petin, co każdemu zresztą, kto czytał opis jego przyrządu, jest wiadomo, zasadzał się głównie na ciągłéj zmianie środka ich ciężkości. Niemożność pomyślnego uskutecznienia tego zamiaru dowiodłem ogółowo w pierwszym artykule, co też praktyką udowodnionem zostało.

Zupełny nonsens w tak rozwlekłém objaśnieniu prostéj przyczyny, dla któréj balony się nie gniotą od ciśnienia otaczającego powietrza, czego p. H. S. dopuścił się, oszczędzając zapewne fatygi temu, kto mając tego potrzebę musiałby do pierwszéj lepszéj (każdemu zatém dostępnéj, początkowéj udać się książki. Również na słuszny żart z siebie wystawia się krytyk, wdając się w obszerne objaśnienie znaczenia gatunkowéj ciężkości z jéj skutkami. Zapomina bowiem, czy też nie wie, że ten kto nigdy o fizyce nie słyszał, *chcąc żeby się jajko nie stłukło, nie położy go pod kamieniem, tylko na kamieniu*: że siła oporu powietrza pod balonem musi być większą od wagi ostatniego, bo w przeciwnym razie nos balonisty wprawdziwém byłby niebezpieczeństwie.

Mocno mnie dziwi że p. H. S. z niewczesnym wysadził się dowcipem nad sposobem, w jaki starałem się przekonać *o skutku* czyli *działaniu sprężystości powietrza*, powstałéj z *różnorodnego uderzenia skrzydłami w przestworze* a nie w rurce, jak przytoczony w recenzji aparat syfonowy.—Biorąc moje doświadczenie za bezwzględne sprawdzanie prawa Mariotta, nie uważa, że takowe, jako zasadzające się na ostatniem, wpływało na udoskonalenie obszerniejszego zastosowania w przyszłości. Doświadczenie to, samo przez się, zbija fałszywy zarzut recenzenta w kwestji zastosowania skrzydeł do łódki.

Zbijać nakoniec uwagę P. S. »że prawo Mariotta brzmi inaczéj« jak się wyraziłem, byłoby to jednocześnie fałsz samemu sobie zarzucać, ponieważ cała różnica, tylk w sposobie wyrażenia się naszego zachodząca, prawdziwego znaczenia tożsamości myśli bynajmniéj nie zmienia.

Również objaśnia nas ciemno i niewłaściwie działania wiatru dowodzi. Powiada bowiem recenzent, że »Działanie wiatru nie jest ciśnieniem statyczném, lecz impulsem dynamicznym, którego dzielność oblicza się z danéj chyżości wiatru.« Zdanie p. H. S. to zawiera dwie myśli, z których 1sza zdaje się być wymierzona na zbicie mego w téj mierze twierdzenia, 2ga zaś ma objaśniać wspomnionego żywiołu działanie. Nie domyślam się co mogło p. H. S. nastręczyć myśl przeczącą? Bo co do 1go, to wyrażenie się moje: »zbyt często doświadczamy skutków sprężystości powietrza (daléj następują tychże skutków przykłady) bynajmniéj rzeczywistości się nie sprzeciwia. Owszem, mylnie i ciemno, jak powiedziałem wyżéj, objaśnia nas pan H. S. w tym względzie. Użyty bowiem przez niego wyraz: »impuls,« należy do tych czysto matematycznych wyrażeń, których właściwa ważność granice zmysłów naszych przechodząc, w podobném znaczeniu użytym być nie może. Siła wiatru, powstająca z przyczyn nie zawsze wytłomaczyć się dających, właśnie jest zbiorem niezliczonéj liczby różnorodnych impulsów. Zbiór zaś, czyli połączenie się tych ostatecznych cząstek albo momentów, jak zmienia pierwotną ich postać i działanie, tak odmiennego w ówczas potrzebuje wyrażenia. Chyżość zaś wiatru, jako zależąca od sił natury, nigdy woli naszych nie podlegających, rzadko przewidzieć a prawie z dokładnością obliczyć się nie da. I tak: Mariotte utrzymuje, iż najgwałtowniejszy wiatr przebiega 32 stóp na 1 sekundę. Derham w Anglji 66 stóp na 1 sekundę przyjmuje; podług doświadczeń Kraffta, gwałtowny wiatr, ma przebiegać w tymże samym czasie około 119 stóp. Żeglarze przyjmują 32 wiatry, już stałe już perjodyczne i niestateczne. Zresztą, w tym względzie najwięcéj nas obchodzą ich skutki. Jeżeli więc marynarz walcząc z podwójnym wpływem wzburzonych żywiołów, wody i wichru, nie zawsze oddaje się rozpaczy, aeronauta w walce z samém tylko powietrzem, koniecznież ma zginąć?

Zarzucić mi gotów recenzent powtórnie, że rozwodzę się nad ośmieleniem napowietrznego żeglarza a gdzie i jaki jest potemu statek?—Wprawdzie nie gotowy, w projekcie zaledwie... lecz daje mi się słyszeć zkądinąd niedowierzanie, aby powietrze dostateczny opór stawiło, czyli utrzymują, że nie zdolne jest do niesienia łódki. Jak tu pogodzić niedowierzanie nasze z obawą żeglarzy o całość żelaznych wiązań ich masztów?—Jest na czém się oprzeć, a w takim razie nie powątpiewanie, lecz tylko wspólnéj udzielajmy sobie pomocy w zamiarze, mającym na celu prawdziwe ludzkości dobro!...

Jakież moglibyśmy mieć prawo do pożądanego owocu z obcych trudów i poświęceń, w których nie czynni żadnego udziału przyjąć nie chcemy.

Gustaw *Broniewski.*

Przemysł na drodze naukowéj.

Gdy wszystkie gałęzie przemysłu, owiane duchem postępu, wydają błogie owoce, gdy tenże zdaje się dochodzić szczebla zupełnéj doskonałości, nauka, biorąc fizycznie, zawsze w jednéj tylko znaną jest nam formie. I w przemyśle owe sieczkarnie i młockarnie, których

koła obracane ręką jednego człowieka, zastępują pewną liczbę ludzi, wywołane są bezwątpienia potrzebą czasu w którym żyjemy, aby folwarki maszynami wyręczały włościan, a ci jako czynszowniki, uprawiali swe kawałki ziemi własnemi rękoma, i owoc pomysłów tych w samą porę nam przybywa; a w nauce, mimo ulepszeń, żadnych, prócz moralnych niemamy środków prędkiego pojęcia jéj, i niejako oddaleni zostajemy myślą od poszukiwań w niéj strony fizycznéj. Gdy zatém w przemyśle wzrośliśmy w olbrzymów, i w przelocie zdajemy się wysuwać kroki za krańce dziewiętnastego wieku, jesteśmy karłami na drodze naukowéj, bo ta niema widoków materjalnych; gdyby jednak i nauce można było nadać jaką nieznaną pospieszność nabycia jéj, byłaby to istna postępowość wieku naszego, a wszakże obecny czas przy wzroście oświaty wymaga go również.

Do ogólnego więc postępu pozostawało nam wielkie zadanie do rozwiązania, wielka myśl do przedsięwzięcia, bo zadanie i myśl użycia przemysłowości na drodze naukowéj, gdy oto zabłysł nowy pojaw na horyzoncie naukowości, będący dowodem nowego pomysłu i badania; nim zaś jest dziełko p. t. *Zasady Gramatyki języka francuskiego*, staraniem pp. Jana *Lewickiego* i Stanisława *Gargulskiego* zebrane, a które to autorowie, przy wzroście nauk i sztuk, wspierani pojęciami *Mnemoniki*, zamieścili w *Tabeli*, celem ułatwienia pojęcia i przyniesienia ulgi pamięci.

Otóż widzimy w tém istny przemysł na drodze naukowéj, bo tu oko ogarnia cały ogrom zasad, tu jest widoczna pośpieszność pojęcia, i umysł niejako powodowany wpływem, nastręczającéj mu się fizycznie strony naukowéj, pojmuje ją bez wymagań téj ciągłéj pracy i trudów; o możności zaś wpływu strony fizycznéj na naukę, przekonywa nas i wynalazek maszynki do liczenia.

Pomysł zatém pp. L. i G. jest chwalebnym i godnym naśladownictwa, gdy bowiem jedną pracą, więcéj nauk posiadać będziemy, w ówczas w wspólnych dążnościach użyteczniejszymi i dla przemysłu stać się możemy. *A. Misierowicz.*

O POWINNOŚCIACH i PRZYMIOTACH EKONOMA.

(Ciąg dalszy).

e) Przy wywózkach, albo w podróżach, z próżnemi, lub obciążonemi wozami.

Przysposobienia do podróży są następujące:

1. Każdy wóz powinien z pewnością znieść przeznaczony sobie ciężar, a w ogóle powinien się znajdować w dobrym stanie; ekonoma jest więc obowiązkiem, aby go kazał najprzód ochędożyć, a potém należycie obejrzyć. Szczególnéj zważać musi na koła, osie, na dyszel i rozworę, na barki (orczyki), na sierdzień i na znajdujące się przy tém wszystkiém okowy.

2. Potém następuje przegląd półszorków, kulbak, uzdeczek i uździenic, koni i podków.

3. Następnie wydaje się obrok na podróż.

4. Wysmarują się koła, nakładzie się nawozy lub sanie, co ma przyjść, przymocuje się obrok i maźnicę, a w ogóle opatrzy się i umocuje tak wszystko, iżby nic nie zginęło. Rzeczy drobne, np. grzebła, szczotki i t. p., pokłaść do próżnych miechów lub w beczki.

5. Dobrze jest, mianowicie przy dalekich drogach, zabrać ze sobą powrozów, kilka gatunków gwoździ, kluczów do śrub, toporki lub siekiery, orczyki i drągi pewnéj grubości i długości, aby, gdy się co zepsuje, można sobie zaraz sporządzić, tak przynajmniéj, iżby się do najbliższego miejsca dostać można.

6. Aby ochronić niektóre rzeczy od uszkodzenia, trzeba podłożyć pod nie słomy, albo nakryć je, lub téż obwinąć słomą.

7. Przy nakładaniu wozów należy zachować tę zasadę, iżby najmocniejszym kątom, największe przeznaczyć ciężary.

8. Zapisać potém, co się na każdym wozie znajduje.

9. Jeżeli się ma wyjechać w drogę bardzo rano, trzeba na wozy nakłaść już wieczorem wprzód i kazać komu wozów przez noc pilnować.

10. Ekonom uda się w końcu do pana po zlecenia na drogę.

Podczas drogi mógłby ekonom następujące prawidła zachować:

1. Zaprząga się o przeznaczonéj godzinie, obejrzy się jeszcze raz należycie wóz i ładunek, a gdyby koło które obmarznąć miało, obruszy się jeszcze przed wyjazdem.

2. Najsłabszy zaprząg, lecz z pewnym parobkiem, jedzie naprzód, a mocniejsze za nim. Jeżeli zaś wszystkie zaprzęgi są sobie równe, tedy się zmieniają w przodowaniu,

3. Ekonom oznacza bieg jazdy dla koni, według drogi, tudzież odległość, w jakiéj jeden wóz od drugiego zostawać powinien. Odległość taką bierze się zazwyczaj na 5 kroków; lecz jeżeli są złe drogi i ciemno, można przybrać odległość większą.

4. Przy dobrych drogach znajduje się ekonom na ostatnim wozie, gdyż ztąd nie tylko że cały rząd najlepiéj przejrzyć, ale też najprędzéj spostrzedz może, jeżeliby co zginąć miało. Gdyby zaś tu i owdzie wśród drogi złe miejsca znajdować się miały, w takim razie na przednim wozie ekonom siedzieć powinien, aby mógł radzić, jak i gdzie wyminąć należy.

5. Podczas ciemnéj nocy jak najostrożniéj i wolno jechać należy, a ekonom niech baczy na to, czy który z parobków nie drzémie. Skoro pierwszy wóz ominął jakie zawady, powinien ostrzedz o nich najpierwszego za sobą jadącego parobka.

6. Bieg koni, który się ma stósować do stanu drogi, wielkości ładunku i siły koni, niech będzie zawsze równy, dopóki nie napotka jakich przeszkód. Wyprzedzanie i wymijanie jeden drugiego, tudzież prześciganie, choćby téż z próżnemi wozami, nie powinno być nigdy dozwolone. Gdyby któren z parobków stracił przepisaną sobie odległość między sobą a poprzednikiem, niechże tedy stara się ją napowrót osiągnąć przyspieszeniem, lub opuszczeniem jazdy, według tego, co było powiększenia téj odległości przyczyną. Nie trzeba wszakże téż nagle koni zatrzymywać i stawać na miejscu.

7. Przy należytém kierowaniu, mogą konie znacznie ciężkie ciągnąć ładunki w przyzwoitym biegu, bez szwanku; gdy przeciwnie w niezgrabnych rękach będąc, nawet z próżnym wozem umęczyć się mogą, jeżeli parobek raz za prędko, raz zbyt wolno konie popędzać będzie. Ekonom powinien tego przestrzegać, aby parobcy zawsze równą jazdę zachowali.

8. Parobcy powinni ciągle trzymać się najlepszych miejsc drogi, a omijać powyrzynane koleje, wyboje i t. p.; nie powinni zaś zwracać na miejscu, lecz zajechać jak tylko można.

9. W wielkim piasku, na miękkim gruncie, niech idzie wóz za wozem jedną koleją.

10. Przejeżdżając przez mosty, wąwozy i przez drogi, powinien ekonom starać się o to, aby jego wozy bez zatrzymania szły daléj.

11. Jeżeli który z wozów na czas dłuższy zatrzymać się musi, najlepiéj ekonom zrobi, gdy i resztę wozów zatrzyma, aby parobcy w razie potrzeby mogli sobie pomódz. Dla małych i nic nie znaczących przyczyn jeżeli wóz przystanąć musi, niech zjedzie na bok, a parobek niech uprzątnie co tam zawadzało. Drudzy parobcy zaś jadą sobie daléj, zostawiwszy przecież przestwór pomiędzy swemi wozami dla pozostałego woza, w tym samym porządku, jaki zajmował przed wyboczeniem. Woźnica pozostałego woza, skoro uprzątnął zawadę, przyspieszy koniom kroku i podąża w opuszczone przez się miejsce.

12. Wymagają nader złe miejsca wśród drogi nadzwyczajnego natężenia koni, tedy niech ekonom niedaleko przed, a po przejeździe tuż za tém miejscem każe na chwilę przystanąć, aby konie wprzód nabrały siły, a potém wytchnęły.

13. Po dobréj godzinie jazdy zatrzymać się przynajmniéj na kwadrans, i obejrzyć jeszcze raz wszystko u koni i u wozów, czyli też wszystko znajduje się w należytym porządku; a napotkawszy co, coby poprawić wypadało, natychmiast to uczynić. Popręgów téż poprzyciągać. Parobcy niech odbędą swoje potrzeby. Nie stawać w miejscu

takiém, gdzie wydmuch lub przewiew powietrza, ani wystawać z końmi przed gościńcami na słońcu, zimnie lub słocie.

14. Jeżeli wśród drogi popasać trzeba, nie należy popasać prędzéj, aż po trzech godzinnéj jeździe. Ekonom powinien wybierać do popasu gościńce takie, w których jest należyty porządek w stajni, nie zaś takie, gdzie tylko są dobre trunki. Podczas gdy parobcy wyprzęgają, zrewiduje tymczasem stajnie i koryta, które należycie wprzód wyczyścić każe, zanim w nie obrok nasypią. Konie wprowadzać ostrożnie do stajni i dać im najpierw cokolwiek siana lub koniczyny, a dopiero potém zadać obrok dobrze skropiony wodą. Znów teraz poglądać wozy i ładunki, i naprawić, jeżeli się co nadwerężyło. Jeden parobek zostaje przy wozach, dając baczenie, aby co nie zginęło; a ekonom i drudzy parobcy mogą tymczasem wstąpić do gościńca i posilić się czémkolwiek. Po pierwszym obroku można koniom dać wody, lecz dopiero po drugim napoić je jak się należy. Przed wyjazdem możnaby znowu dać im wody, jeżeli będą pić chciały. Jeżeliby się konie nie zgadzały stojąc przy sobie, trzeba je oddzielić drągami, mianowicie, gdy są ostro kute.

15. Większą połowę dziennéj drogi należy odbyć przed południem, aby konie nad wieczorem nie nadto były zmordowane i mogły źréć z wypoczynkiem i spokojnością.

16. Nocując gdzie w karczmie, trzeba paść i obejść się z końmi, jako jest przepisano w nr. 13. Baczność na złodziei powinna być podwojona. Gdyby ekonom miał obawę, że mu się konie w stajni zarazić mogą, niech każe koniom przed wprowadzeniem posmarować zewnętrzne części nozdrzów oliwą albo olejem, który na drugi dzień rano napowrót się zmyje. Po wielkiém spędzeniu dobrze jest na wieczór koniom obmyć nogi i natrzeć gorzałką. Spostrzegłszy jaką niedokładność przy półszorkach, zaraz ją zmienić.

Wprawdzie powinny wszelkie drogi odbyć się bez szwanku i bez nadzwyczajności, atoli nie zaszkodzi, jeżeli młodemu ekonomowi poda się ku przestrodze następujące przepisy.

(Dok. nastąpi).

WIADOMOŚCI HANDLOWE

ZBOŻE.

Londyn 13 grudnia. Dowozy angielskiéj pszenicy szczupłe były od poniedziałku; na targ dzisiejszy kupców stawiło się nie wiele, a obroty ograniczały się tylko do drobnych partyj, także ceny uważać można za nominalne, na poniedziałkowéj stopie. Dobry jęczmień angielski i zagraniczny, trzyma się według dawniejszych notowań; pośledniejsze gatunki nie znajdują kupca i spadły o 1 szyl. na kwarterze. Owies trzyma się mocno. W pływających ładunkach pszenicy i kukurydzy nic nie zrobiono i ceny ich są nominalne. Handel mąką całkiem prawie obumarł, chociaż ceny wcale się nieobniżyły. Londyńskie ceny przeciętne: Pszenica 43 sz. 1. p. kw. (zł. 36 kor.), jęczmień 26 sz. 11 p. (zł. 22 gr. 10 kor.), owies 18 sz. 9 pen. (zł. 15 gr. 20 korzec); groch 32 sz. 9 p. (zł. 27 gr, 12 kor.). Dowieziono z zagranicy: Pszenicy, ze stałego lądu 6780, jęczmienia 1090, owsa 3650 kw.

Gdańsk 15 grudnia. (Handl. Zeit.). Po ożywieniu które się zeszłego tygodnia na tutejszéj giełdzie zbożowéj pojawiło, w tym tygodniu nastała cisza zupełna. Dowozy wodą, skutkiem daleko już posuniętéj jesieni, prawie całkiem ustały, a resztujące jeszcze drobne partje, i na składach trochę ziarna, wcale kupców nie nęcą. Na dzisiejszym targu drobnemi partjami wystawiono na sprzedaż 44 ł. pszenicy, 24 ł. żyta, 37 ł. jęczmienia i 3 ł. owsa; z tego jednak sprzedano tylko 8½ łaszta bużnéj 129—130 fun. pszenicy, ale niewiadomo po jakiéj cenie. Inne ziarno pozostało nie sprzedane.

Wrocław 17 grudnia. Pszenica lepiéj cokolwiek stanęła na tutejszym targu, i przy znacznéj ilości na sprzedaż wystawionéj, wszystko co było na targu rozkupiono po dotychczasowych cenach; za doborowe gatunki płacono nawet o 2 srgr. wyżéj nad notowania. Żyta mało kupują, gdyż posiadacze jeszcze się drożą. Jęczmień, w pośledniejszych mianowicie gatunkach bez pokupu; za to dobre gatunki bardzo są poszukiwane przez konsumentów, i kupcy chętnie nawet płacą wyżéj nad notowania, kiedy znajdują towar życzeniu swemu odpowiedne. Owies codzień spada, a chociaż zeszłego tygodnia zakupiono go 150,000 szefli z tutejszego targu, ilość jego jeszcze jest znaczna, słowem większa od znacznego żądania. Dziś płacono tu; białą pszenicę 46 do 57 srgr. szefel (zł. 18 do 23 gr. 6 korzec), żółtą 45 do 56 srgr., żyto 87 funtowe 42 srgr. szefel (zł. 16 gr. 24 korzec), jęczmień 26 do 30 srgr., owies 22 do 24 srgr. Groch 45 do 51 srgr.

KURS GIEŁDY BERLIŃSKIÈJ.

Dnia 17 grudnia 1850 roku. PAPIERY.	żądają	płacą.
Rossyjskie Inskrypcje w Certyf. Hamb. 4%	—	89¾
Rossyjsko-Angielska Pożyczka 5%	108¼	107¾
Polskie Obligacje Skarbu 4%	78¼	77¼
„ Listy Zastawne	96	—
„ Listy Zastawne nowe.	—	—
„ Obligacje Udziałowe	—	135¾
„ Obligacje 500 złotowe.	79⅞	79⅜
Certyfikaty B. P. na Oblig. cząst. lit. A. 300 zł. 5%	93¾	93
lit. B. 200 „	18¼	17½

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÈJ.

Dnia 17 grudnia 1850 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	ŻĄDAJĄ kop.	DAJĄ R. sr.	DAJĄ kop
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	94—	50—	94 —	20 —
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	93 —	60 —
Hamburg 300 b. m. k.	2 M.	142	50 —	—	—
Londyn 1 funt sterlin.	3 M.	6 —	34—	—	—
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100			—
Petersburg ditto.	1 M.	—		—	—
Paryż 300 franków	2 M.	75 —	90 —	—	—
Wiedeń 150 złr.	2 M.	78 —	—	—	—
Wrocław 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
2. MONETY.					
Imperjały		5 —	17½	—	—
Holender. dukaty nowe		3	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austrjackie bilety bankowe za 150 zł.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs.		—	—	—	—
„ „ „ 4% rs.		—	—	—	—
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14 —	96 —	—	—
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B. na 200 złp.		—	—	—	—
Serje wylosow. lit. na — złp.		—	—	—	—
Dowody Kom. Certyf. Likw. złp. 100		—	—	—	—

Wartość kuponu kop. 29⅙

W Drukarni Gazety Warszawskiéj.—Wolno drukować.—w Warszawie dnia 9 (21) grudnia 1850 r.—Starszy Cenzor L. T. Tripplin.